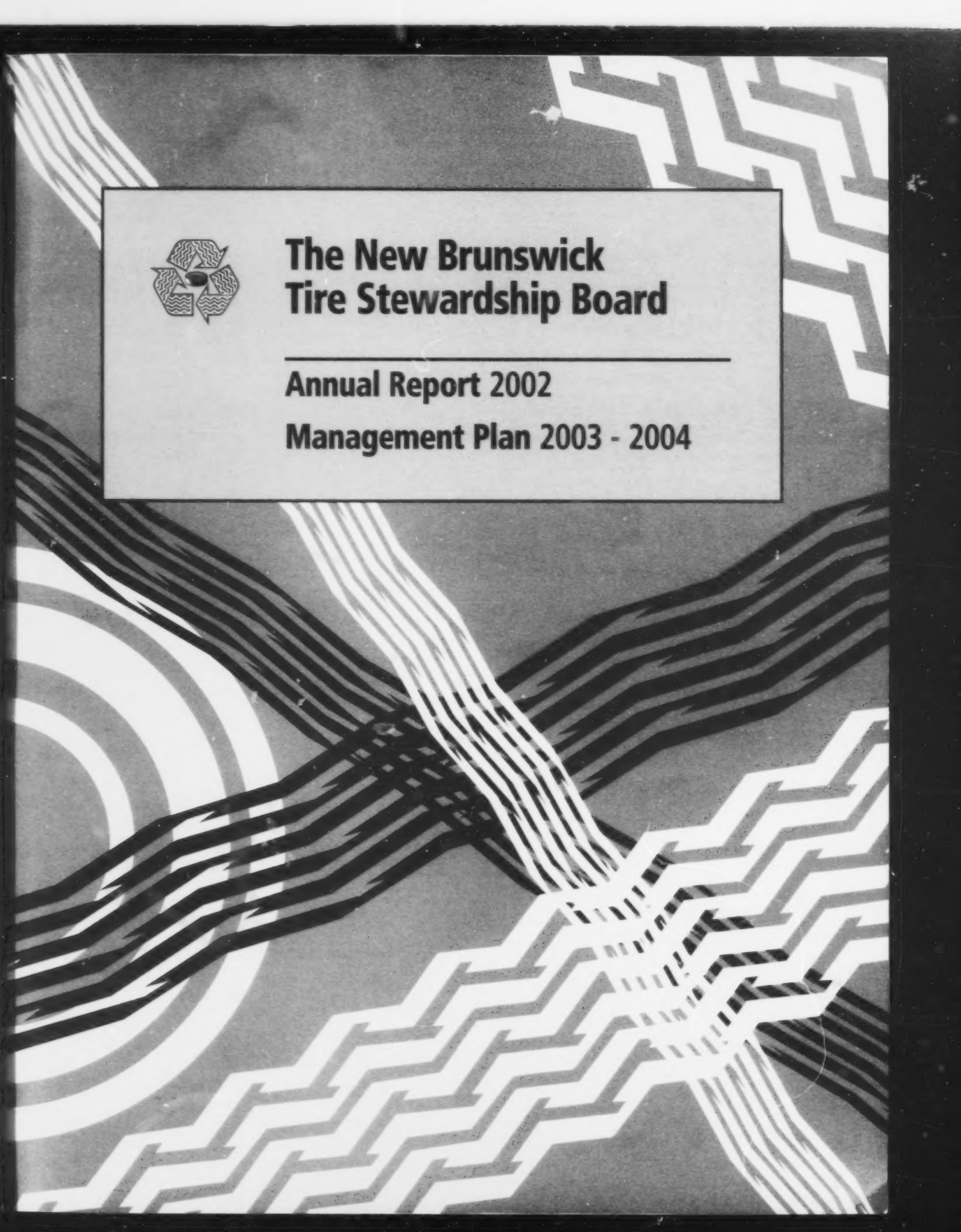


The New Brunswick Tire Stewardship Board

Annual Report 2002

Management Plan 2003 - 2004

The New Brunswick
Tire Stewardship Board

P. O. Box 308, Station A
Fredericton, New Brunswick
E3B 4Y9

102 Queen Street, Suite C
Fredericton, New Brunswick
E3B 1A5

Tel: 506 454 8473 (TIRE)
Fax: 506 454 8471
Toll Free: 1 888 322 8473

Email: nbtire@nbnet.nb.ca
www.nbtire.com

Letter to the Minister

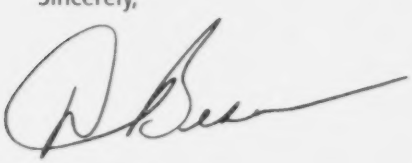
October 10, 2003

Honourable Brenda Fowlie
Minister of Environment and Local Government
P.O. Box 6000
Fredericton, NB
E3B 5H1

Dear Minister:

On behalf of the Board of Directors of the New Brunswick Tire Stewardship Board, I am pleased to submit our Annual Report for the fiscal year January 1, 2002 to December 31, 2002. The Report also includes the Management Plan for fiscal years 2003 and 2004.

Sincerely,



David I. Besner
Chairperson
New Brunswick Tire Stewardship Board

Attach.

Chairman's Report

New Brunswick's Tire Stewardship Program (TSP) has now diverted more than 4 million scrap tires from landfills across the Province, since its inception in 1996. This is a major achievement for a jurisdiction like ours, with a population of roughly 750,000 and a land area covering 73,500 square kilometres.

Diversion of valuable materials from the solid waste stream is just the first step, however, in ensuring sustainability for a major recycling enterprise. In a practical sense, the most crucial components of the system come into play after the 'waste' materials have been re-captured. A wide variety of processing options may be available, depending on the nature and volume of the resource. The key is developing technologies and management systems that generate economically viable products over the long term

From the outset, the TSP has placed a high priority on stimulating 'value-added' manufacture of new rubber-based products inside New Brunswick, rather than shipping raw or partially processed material to other jurisdictions. The job-creation advantages of this approach have proven significant on a province-wide basis, as well as in Minto, NB, the operational base of Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (TRACC).

The TSP 'capture rate' for scrap tires rose to 89% of all new tires sold in the Province during 2002, one of the highest rates of its kind ever achieved in North America. At the same time, New Brunswick Tire Stewardship Board (NBTSB) data shows that almost 99% of production output at the TRACC manufacturing plant fell under the 'value-added' category. Such data demonstrate why NB's tire recycling system is increasingly seen as one of the most successful in its field. Sustaining and expanding on the major progress achieved thus far remains our constant focus.

In conjunction with TRACC, and the Engineering Department of the University of New Brunswick, the Board's research and development effort in 2002 focused considerable attention on market potential for recycled 'rubber-plastic' construction materials. Such hybrid products could represent significant 'high-value' output from the program in future years. A new line of road repair signpost bases was also introduced by TRACC during the year, and received a very encouraging response, again underscoring the benefits of product diversification.

The continued success of New Brunswick's TSP reflects active support from the Provincial Government and year-round cooperation on the part of everyone involved in the tire industry. Manufacturers, retailers, car dealers, garage operators, transportation firms, drivers and tire consumers in every New Brunswick community all play a part in making the TSP system work so well. The Board sincerely appreciates the opportunity to be involved in assisting that process.

David I. Besner
Chairman

104-01908/

Table of Contents

Letter to the Minister

Chairman's Report

Legislative Mandate 5

Management Plan 6

2002 Highlights 10

- Industry and Markets
- Special Projects
- Operations

Trends 12

Board of Directors 13

Financial Statements 14

- Auditor's Report 14
- Statement of Financial Position 15
- Statement of Operations 16
- Statement of Changes in Net Assets 17
- Statement of Cash Flows 18
- Notes to Financial Statements 19

Legislative Mandate

The New Brunswick Tire Stewardship Board (NBTSB) is an organization which allows industry and stakeholders to be accountable for scrap tire environmental stewardship initiatives. A not-for-profit association, the NBTSB is responsible for fulfilling the following legislative mandate:

The Clean Environment Act (o.c. 96-739) provides the authority for the NBTSB to make scrap tires a designated material.

The New Brunswick Regulation 96-82 under the Act, allows the Board to establish and administer a scrap tire management program. The program includes distribution management, supply, use, storage, collection, transportation, recycling, processing, disposal and other tire and scrap tire handling.

In addition, the Regulation provides authority to levy $3.00 per tire with rim size 8" to 17", as well as levy of $9.00 per tire with rim size greater than 17" to a maximum of 24.5" for advance disposal surcharge. Furthermore, the Regulation stipulates that the Board may establish a fee for tires with a rim size exceeding 24.5" and may vary the fee according to size, usage or other classification.

Under the Act and Regulation, the NBTSB is required to provide the Minister of Environment and Local Government an annual audited financial statement, a management plan and an annual report pertaining to the fiscal year:

a) the number of tires supplied by all holders of a supplier registration,

b) the amount of fees remitted to the Board, including, separately, the amount of interest on outstanding fees and the amount of penalties,

c) the number of scrap tires collected,

d) the number of scrap tires processed,

e) the cost of collection and processing,

f) the results of any inspections conducted on suppliers or others under this Regulation,

g) a description of all enforcement activities,

h) a description of other related activities of the Board,

i) a description of emerging trends in the field of scrap tire management.

Management Plan

NBTSB Mission Statement

To administer with quality and care, a recycling program for tires in accordance with the Clean Environment Act.

Principles

- To develop a stable industry through strong partnerships.
- To develop strategies that are economically sound and environmentally friendly.
- To implement those strategies in a manner that provides for continual program improvement.

The NBTSB is a not-for-profit organization with a principal business activity of overseeing the collection and recycling of used tires on behalf of the Minister of the Environment and Local Government for the Province of New Brunswick.

The primary objective of the program is to ensure that scrap tires generated in the Province are disposed of properly to avoid negatively impacting the environment. A secondary objective is that the management of scrap tires generates economic activity by optimizing the resource value of the material in the tires. In a more strategic sense, the Board sees itself with a role in supporting the production of value-added products made from recycled scrap tires and in the stimulation of the economy through job creation.

The NBTSB uses a two-year rolling Management Plan based on the Goals under this section which ensure that it is fulfilling its legislative mandate. The Performance Measures indicate the progress made toward each goal.

Summary of Goals

Goal 1:
Maximize the number of tires removed from the environment.

Goal 2:
Maximize the amount of processed tires.

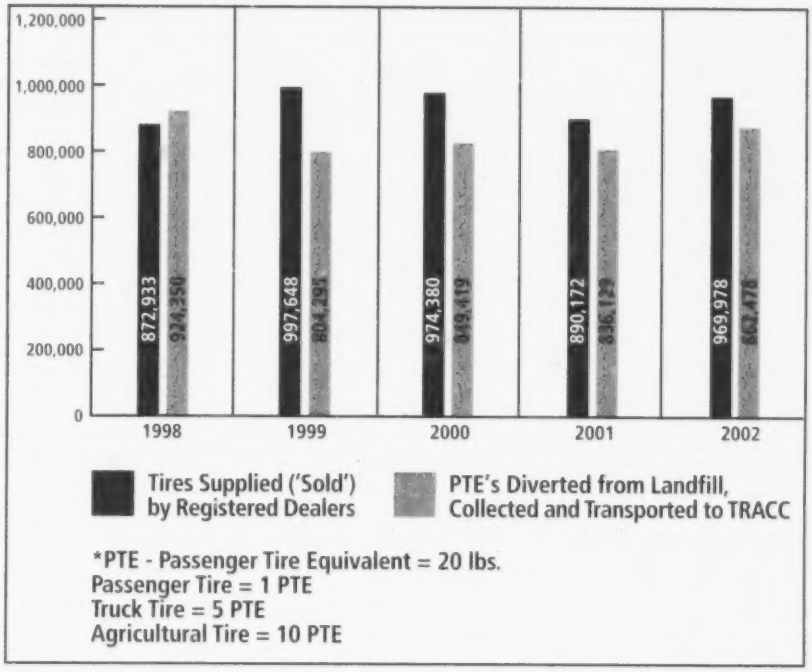
Goal 3:
Ensure full accountability for the New Brunswick Tire Stewardship Board.

Goal 1:

Maximize the number of tires removed from the environment

Performance Measure

Program results regarding Goal 1 are compared below, using two data categories. The first column shows the total number of new tires 'supplied', or sold at the retail level. The PTE rating* is based on their size and resulting rubber content. The second column shows the PTE equivalent of all scrap tires diverted from landfill, collected and transported to TRACC's facility at Minto during the year.



Comments

Retail tire sales in New Brunswick rebounded by 9% in 2002, reversing a decline which had been experienced over the two previous years. The total number of PTE's diverted, collected and transported to the TRACC processing facility also increased to a total of 862,478. Continued progress was made during the year on the clean-up of old scrap tire stockpiles in various areas of the Province. Such efforts can generate significant numbers of PTE's, beyond those removed from vehicles during routine installation of new 'replacement units.'

NBTSB data analysis shows that the program achieved an 89% 'capture rate' in 2002 on scrap tires from the 'replacement' stream. This is the strongest measure of tire recycling impact attained in New Brunswick since the TSP began in 1996, and among the highest rates of its kind ever achieved in North America.

Strategies

NBTSB Goal 1 estimates for 2003 are 970,000 PTE's for tires sold by registered dealers, and 843,900 PTE's diverted from landfill, collected and transported to TRACC. The equivalent Goal 1 estimate figures for 2004 are 980,00 PTE's 'supplied', and 852,6000 PTE's 'diverted'.

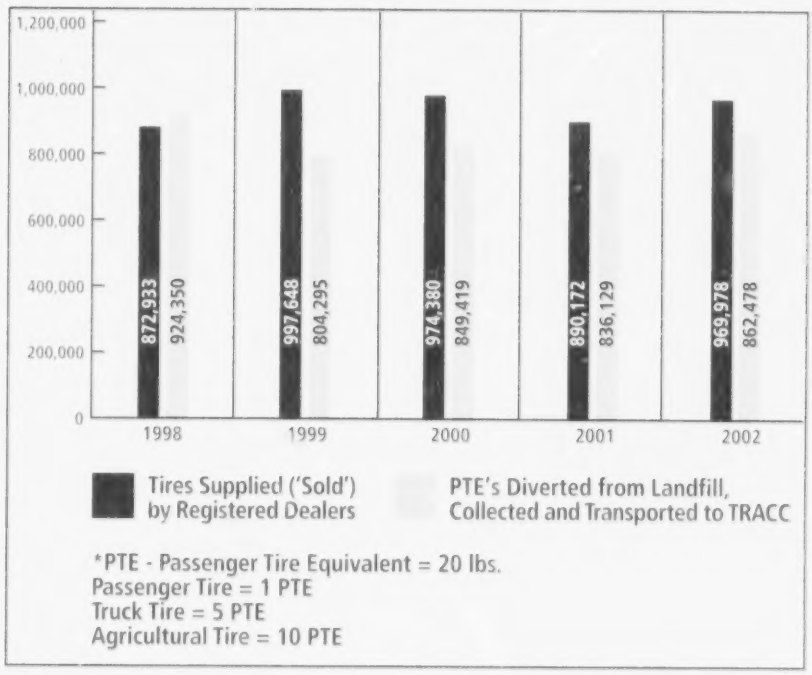
Retail tire sales over the coming year are expected to continue close to present levels, with the TSP 'capture rate' remaining in the 87-89% range. NBTSB's priority on cleaning up any remaining old tire stockpiles will continue in 2003, as will public education efforts encouraging consumers to return any additional scrap tires they may have in storage to tire retailers, free of charge.

Goal 1:

Maximize the number of tires removed from the environment

Performance Measure

Program results regarding Goal 1 are compared below, using two data categories. The first column shows the total number of new tires 'supplied', or sold at the retail level. The PTE rating* is based on their size and resulting rubber content. The second column shows the PTE equivalent of all scrap tires diverted from landfill, collected and transported to TRACC's facility at Minto during the year.



Comments

Retail tire sales in New Brunswick rebounded by 9% in 2002, reversing a decline which had been experienced over the two previous years. The total number of PTE's diverted, collected and transported to the TRACC processing facility also increased to a total of 862,478. Continued progress was made during the year on the clean-up of old scrap tire stockpiles in various areas of the Province. Such efforts can generate significant numbers of PTE's, beyond those removed from vehicles during routine installation of new 'replacement units.'

NBTSB data analysis shows that the program achieved an 89% 'capture rate' in 2002 on scrap tires from the 'replacement' stream. This is the strongest measure of tire recycling impact attained in New Brunswick since the TSP began in 1996, and among the highest rates of its kind ever achieved in North America.

Strategies

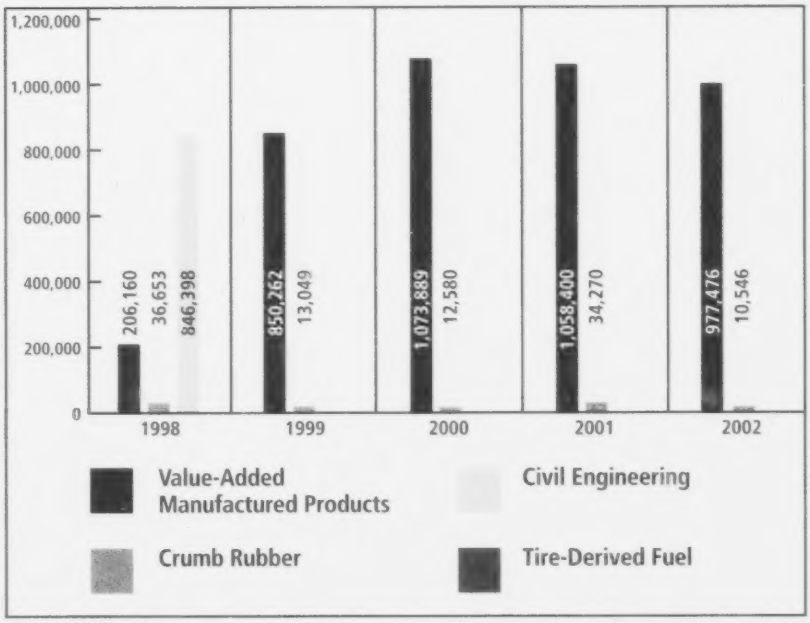
NBTSB Goal 1 estimates for 2003 are 970,000 PTE's for tires sold by registered dealers, and 843,900 PTE's diverted from landfill, collected and transported to TRACC. The equivalent Goal 1 estimate figures for 2004 are 980,00 PTE's 'supplied', and 852,6000 PTE's 'diverted'.

Retail tire sales over the coming year are expected to continue close to present levels, with the TSP 'capture rate' remaining in the 87-89% range. NBTSB's priority on cleaning up any remaining old tire stockpiles will continue in 2003, as will public education efforts encouraging consumers to return any additional scrap tires they may have in storage to tire retailers, free of charge.

Goal 2:
Maximizing the amount of processed tires

Performance Measure

Program results regarding Goal 2 are compared below using four data categories representing Value-Added Manufactured Products, Crumb Rubber, Civil Engineering, and Tire-Derived Fuel. Unlike most other jurisdictions in Canada and the United States, New Brunswick's Tire Stewardship program specifically restricts the use of collected scrap tires as Tire-Derived Fuel. This underscores the priority placed by TSP on manufacturing new value-added products from this resource inside the Province.



Comments

The NBTSB focus on manufacturing value-added products from New Brunswick scrap tires is reflected in the 2002 data, which confirms that almost 99% of output from the TRACC facility falls into this category. International demand for the company's livestock mattresses continues to grow, together with domestic markets for TRACC 's various industrial application products. The company's new line of highway signage bases also received a very solid response from the marketplace in its introductory year.

New Brunswick's TSP is the only program of its kind in North America which has never shipped scrap tires for burning as Tire-Derived Fuel. By diverting scrap tires to 'value-added manufacturing' instead of other uses, opportunities for future product diversification are strengthened on a continuous basis.

Strategies

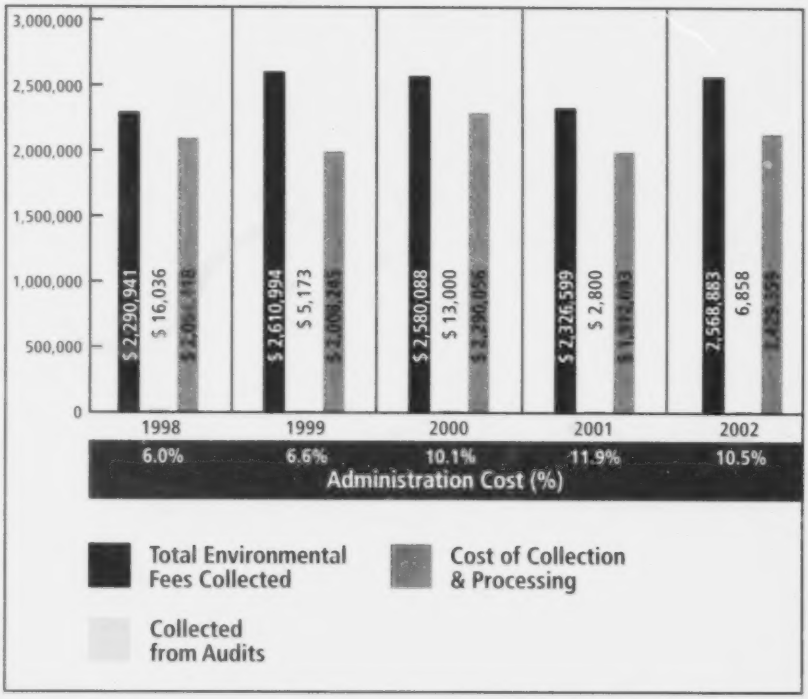
NBTSB Goal 2 estimates for 2003 are 1,000,000 PTE's for value-added manufacturing and 15,000 PTE's for production of basic crumb rubber. The equivalent Goal 2 estimates for 2004 are 1,100,000 PTE's for 'value-added', and 20,000 PTE's for 'crumb rubber'.

Over the next two years, the total number of PTE's processed at TRACC is expected to hold steady, as major sustained growth is not expected in retail tire sales. During this same period, however, a move into active production of construction materials such as roofing tiles could produce significant changes in the mix of products generated by the company from its Minto base. Both TRACC and NBTSB are committed to developing new cost-effective methods of getting the most valuable output possible from the raw materials contained in New Brunswick's scrap tire resource.

Goal 3:
Ensure Full Accountability for the NBTSB

Performance Measure

Program results regarding Goal 3 are compared below using four data categories. The respective columns on the chart represent the two sources of TSP revenue (Environmental Fees and Audits), the cost of scrap tire Collection and Processing, and Administration Cost expressed as a percentage of overall program operations.



Comments

A total of 21 audits were performed during 2002 representing a broad cross-section of tire retail operations in New Brunswick. Administration costs during the year also reflected an emphasis on old tire stockpile clean-ups; accounting services in support of program operations, and continuing public education on the TSP system.

Strategies

NBTSB Goal 3 forecasts for 2003 are:
Total Environmental Fees Collected – $2,570,000;
Collected from Audits - $7,000;
Cost of Collection and Processing - $2,380,000;
Administration Cost - 10.0 %.
The equivalent forecasts for 2004 are:
Environmental Fees - $2,570,000;
Audits - $7,500;
Collection and Processing – $2,400,000;
Administration Cost - 10.5%

The coming two years will see further comprehensive auditing of retail operations across the Province, additional steps to refine the NBTSB data management system and increase efficiency in system monitoring, as well as continued priority on public education.

Ensure Full Accountability for the NBTSB

Performance Measure

Program results regarding Goal 3 are compared below using four data categories. The respective columns on the chart represent the two sources of TSP revenue (Environmental Fees and Audits), the cost of scrap tire Collection and Processing, and Administration Cost expressed as a percentage of overall program operations.

Comments

A total of 21 audits were performed during 2002 representing a broad cross section of tire retail operations in New Brunswick. Administration costs during the year also reflected an emphasis on old tire stockpile clean-ups, accounting services in support of program operations, and continuing public education on the TSP system.

Strategies

NBTSB Goal 3 forecasts for 2003 are:
Total Environmental Fees Collected – $2,570,000;
Collected from Audits - $7,000;
Cost of Collection and Processing - $2,380,000;
Administration Cost – 10.0 %.
The equivalent forecasts for 2004 are:
Environmental Fees - $2,570,000;
Audits - $7,500;
Collection and Processing – $2,400,000;
Administration Cost – 10.5%.

The coming two years will see further comprehensive auditing of retail operations across the Province, additional steps to refine the NBTSB data management system and increase efficiency in system monitoring, as well as continued priority on public education.

2002 Highlights

Industry and Markets

The central goal in any comprehensive business plan is creating a sustainable future for the enterprise concerned. Building a diverse range of products or services, for a variety of markets, is typically crucial in this regard. Such strategies are designed to prevent long term reliance on a single source of revenue or group of customers.

Since implementing New Brunswick's TSP more than six years ago, NBTSB has put a constant priority on developing different types of manufactured output from the recyclable resources contained in scrap tires.

Program operations for 2002 commenced under the terms of a new five year agreement between NBTSB and Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (TRACC) - New Brunswick's sole processor of scrap tires. This agreement builds on the success of the TSP in its first five years, and is aimed at encouraging steady market expansion over time. It also clearly underlines the importance of developing new products to complement those which have already contributed to the TSP's record of achievement.

As the year progressed, two major new product lines were introduced by TRACC to extend its marketing reach and broaden long term sustainability for the overall program.

The first of these involves moulded rubber bases for "Delineator Posts," which are routinely used by road repair crews to block vehicle access from areas being readied for paving. These orange-coloured 'reflecting' posts are also used in many other settings, whenever access to a particular area must be temporarily blocked off, for safety reasons or short term traffic diversion.

Since the posts themselves are made from lightweight materials, they require heavy 'bases' to ensure stability in adverse weather conditions, as well as withstanding the occasional impact of passing traffic. In the past, a variety of weighted items were used for this purpose. (sand bags, concrete blocks, etc.)

Throughout New Brunswick in 2002, however, an increasing number of provincial road crews began using heavy-duty recycled rubber bases, specially manufactured for the purpose by TRACC at its Minto N.B. facility.

Each of these moulded units weighs 5 lbs. or 15 lbs., and can be easily 'doubled-up' at the bottom of the post, to provide extra stability in challenging locations. Uniformly positive feedback on the product from the marketplace proved most encouraging during the year, for both TRACC and NBTSB. Given the size of the highway construction and repair industry in Atlantic Canada, as well as outside our region, the commercial potential for such recycled rubber products from New Brunswick appears truly significant.

The second new product line developed during 2002 through the TSP is the result of a successful joint effort by NBTSB, TRACC and the University of New Brunswick Engineering Department. It centres on a hybrid mixture of 'rubber crumb' and recycled plastic as the base material used to manufacture high quality roofing tiles for both residential and commercial applications.

Both the UNB Engineering Faculty and its students worked closely with the Board in 2002 to assess market potential on a regional basis for such 'made-in-NB' products.

At the same time, technical production capacity for such construction materials was being acquired and tested at TRACC. As 2002 drew to an end, the company was actively planning an expansion of its Minto facility to clear the way for full scale manufacture of 'recycled roofing tiles.'

This new product will compete with a variety of expensive imported equivalents in the 'high-end' construction market across Atlantic Canada and elsewhere. The coming year will see continued emphasis on such initiatives in settings beyond the traditional markets which were the TSP's prime focus during its first five years.

Special Projects

Research and development of potential new service components within the overall program is a constant priority for NBTSB.

- As noted above, the successful 2002 collaboration involving NBTSB, TRACC and the U.N.B. Engineering Department aimed at developing recycled rubber-plastic construction materials has already generated the potential for a line of marketable high quality roofing tiles.

This joint effort may further expand in the coming year, as market feasibility is examined for other potential 'moulded rubber mix' products. Depending on the intended use, such hybrid materials may contain different blends of 'rubber crumb' and low-grade plastic. The new production technology being developed by TRACC in this connection is a clear advantage, as is the role being played by U.N.B. in examining both technical and market receptivity questions. Volume production of the new roofing tiles during the coming year will also allow for practical demonstration of their advantages to a variety of key industry and retail targets.

- Evaluations concluded in 2002 on the use of specially-processed 'rubber crumb' as a replacement for crushed rock in schoolyard playgrounds. Some degree of success had been reported with this approach in other North-American jurisdictions. An important focus for the New Brunswick evaluation centred on seasonal climate changes and their resulting impact on playground maintenance requirements. The NB data will be actively shared with other jurisdictions across Canada, through CATRA's research information exchange system.

- Investigations continue with regard to processing options for the 4000 "Off The Road" (OTR) scrap tires purchased annually in New Brunswick by the agriculture, construction, forestry and mining sectors. The internal composition of these 'special grade' tires, as well as their over-sized dimensions in many cases, mean they cannot be processed with equipment and technologies designed for truck and car tire shredding. This technical challenge is proving difficult to overcome, particularly when the number of scrap OTR generated in New Brunswick each year is less than .5 % of the total for passenger and truck tires. The need for a practical solution in this regard is not restricted to New Brunswick, of course, and has become a focal point for on-going research information exchange through the nation-wide Canadian Association of Tire Recycling Agencies (CATRA) network.

Operations

NBTSB's administrative focus for 2002 included further strengthening of province-wide scrap tire collection procedures to obtain comprehensive tracking and financial monitoring data on a continuous basis. A third staff position was established at the Board's Fredericton-based headquarters to support the TSP management system, which oversees collection, transport and reprocessing of every scrap tire recycled in New Brunswick.

The total number of PTE's recorded and tracked by the NBTSB, including those recovered through clean-up projects at any newly-identified illegal dumpsites, exceeds 900,000 units annually. The 'life cycle' data generated for each tire captured by the system forms the basis for regular subsidies paid by the Board to assist TSP operations across the Province.

In the year ahead, NBTSB will also proceed with changes aimed at simplifying the data recording process for small tire retailers across New Brunswick. The prime goal of this effort is to reduce the amount of paperwork involved for those retailers who sell tires as an occasional extra service to their customers, rather than as a core business.

In addition to managing New Brunswick's TSP, the Board took on additional responsibility during the year as Secretariat for the Canadian Association of Tire Recycling Agencies (CATRA). The NBTSB Chairman will serve as CATRA's Chair until September 2003. These responsibilities are shared by different jurisdictions across Canada on a two-year rotating basis. As part of this overall effort, New Brunswick hosted CATRA's June Annual Meeting in Fredericton and welcomed broad representation from Canada's tire recycling agency sector.

Another CATRA responsibility carried by the Board headquarters staff, in their role as the national Association Secretariat, is operation of the CATRA web site at: www.catraonline.ca. A comprehensive update of this site was begun during the year, and will extend into 2003.

The Board's public education program continued with development of new promotional campaigns concurrent with Earth Day in April and National Solid Waste Reduction Week in October, as well as production of the NBTSB newsletter, and regular distribution of TSP information/ education materials.

Trends

Canada's recycling industry has been undergoing major changes for more than a decade, in response to a dramatically increased focus on solid waste reduction by both governments and the private sector.

The enormous costs to taxpayers, represented by traditional methods of solid waste disposal, have been a key force driving these changes. The rise of environmental stewardship, as a fundamental principle in modern Canadian society, reflects this reality as well. The development of large-scale scrap tire recycling programs across the country over the past 15 years is just one example of how such factors prompt action by government and industry to protect the environment and benefit our economy at the same time.

A national survey during 2002, in which CATRA was involved, shows that 18 separate industrial processors of scrap tires are operating today across the country. This represents truly radical change, in comparison to the late 1980's, when the vast majority of scrap tires generated annually in Canada were unceremoniously dumped in local waste disposal sites, or environmentally-substandard 'tire stockpiles.' Such sites routinely contained millions of scrap tires which, in turn, represented serious fire safety and public health hazards. Although it was seldom recognized at the time, they also held vast volumes of potentially valuable industrial grade rubber.

In sharp contrast to such images from the past, there's no doubt that tire recycling in today's Canada represents one of the fastest growing components of our environmental industry sector.

Since New Brunswick's TSP was introduced in 1996, the importance of international markets for Canadian products made from recycled tires has also grown dramatically. Most of the livestock mattresses being manufactured today in New Brunswick by TRACC, for example, are specifically destined for international markets in Europe, the Americas, and Asia.

In many other parts of the world, scrap tires have been seen primarily as an energy-producing resource, and burning 'rubber crumb' as Tire-Derived Fuel (TDF) is common. Such incinerators require very expensive infrastructure, however. To ensure their viability, the 'economies of scale' involved demand heavily urbanized regions with huge constant supplies of scrap tires.

New Brunswick's TSP is a solid example of the 'Canadian' approach in this field, which has tended to stress development of innovative end uses for recycled scrap tires, rather than TDF. In general, our geographic character and lower population has prompted this more diverse 'value-added' approach. Collection systems and processing technology must be compatible with longer transportation distances, seasonal variations in volume, fewer massive urban areas, and smaller concentrations of vehicles overall. Strong public support for waste reduction has also helped to shape New Brunswick's central focus on recovering and recycling as many resources as possible from each individual scrap tire.

In a very real sense, New Brunswick's TSP has become a leader, rather than a follower, in the Canadian move toward value-added manufacturing and international marketing of new products made from our own scrap tire resources. There's no doubt that this trend will intensify even further in the years ahead.

Board of Directors

The Province of New Brunswick and the four member associations of the New Brunswick Tire Stewardship Board appoint a representative to sit on the Board of Directors. The current representatives are, as follows:

Dr. David Besner, *Chairperson*
Department of the Environment and Local Government

Frank Connor
Atlantic Tire Dealers Association

Wayne Flinn
New Brunswick Solid Waste Association

Alban Gaudet
Atlantic Provinces Trucking Association

Sandy LeBlanc
New Brunswick Automobile Dealers' Association

KPMG LLP
Chartered Accountants
Frederick Square
77 Westmorland Street Suite 700
Fredericton NB E3B 6Z3
Canada

Telephone (506) 452-8000
Telefax (506) 450-0072
www.kpmg.ca

AUDITORS' REPORT

To the Minister of Environment and Local Government

We have audited the statement of financial position of the New Brunswick Tire Stewardship Board as at December 31, 2002 and the statements of operations, changes in net assets and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Board's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

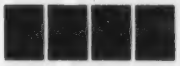
The Board derives revenue from the collection of tire levies pursuant to the provisions of the Clean Environment Act, the completeness of which is not susceptible to satisfactory audit verification. Accordingly, our verification of these fee and levy revenues was limited to the amounts recorded in the records of the Board and we were not able to determine whether any adjustments might be necessary to revenues, excess of revenue over expenses, assets, liabilities and surplus.

In our opinion, except for the effect of adjustments, if any, which we might have determined to be necessary had we been able to satisfy ourselves concerning the completeness of the fee and levy revenue referred to in the preceding paragraph, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Board as at December 31, 2002 and the results of its operations and changes in its financial position and cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles.

KPMG LLP

Chartered Accountants

Fredericton, Canada
March 5, 2003



KPMG LLP, a Canadian limited liability partnership is the Canadian member of KPMG International, a Swiss nonoperating association

Financial Statements

Statement of Financial Position

December 31, 2002, with comparative figures for 2001

	2002	2001
Assets		
Cash	$ 486,522	$ 350,303
Accounts receivable	457,553	573,454
Investments	1,451,561	1,396,569
Prepaid expenses	962	768
Loans receivable	-	11,258
Capital assets (note 2)	10,557	13,001
	$ 2,407,155	$ 2,345,353
Liabilities and Net Assets		
Liabilities:		
Accounts payable and accrued liabilities	$ 1,698,434	$ 1,402,288
Accrued processing fees	225,000	375,000
Net assets:		
Invested in capital assets	10,557	13,001
Unrestricted	473,164	555,064
	483,721	568,065
	$ 2,407,155	$ 2,345,353

See accompanying notes to financial statements.

On behalf of the Board:

_____ Director

Financial Statements

Statement of Operations

Year ended December 31, 2002, with comparative figures for 2001

	2002	2001
Fees and levies	$ 2,568,883	$ 2,326,599
Scrap tire processing costs	2,429,962	1,972,093
	138,921	354,506
Expenses:		
Salaries and employee benefits	146,321	124,871
Travel	27,011	23,186
Board meetings	7,881	1,832
Professional services	24,974	34,756
Consulting fees	1,800	1,049
Communication and translation	28,160	45,835
Office	17,927	18,174
Telephone	4,033	4,742
Rent	12,420	12,420
Insurance	1,874	844
Training and subscriptions	729	1,242
Interest and bank charges	861	704
Depreciation	8,048	7,514
Miscellaneous	-	1,277
Recyclable Development Program	7,500	169,615
	289,539	448,061
	(150,618)	(93,555)
Interest income	66,274	95,847
Excess (deficiency) of revenue over expenses	$ (84,344)	$ 2,292

See accompanying notes to financial statements.

Financial Statements

Statement of Changes in Net Assets

Year ended December 31, 2002, with comparative figures for 2001

	Invested in capital assets	Unrestricted	2002 Total	2001 Total
Balance, beginning of year	$ 13,001	$ 555,064	$ 568,065	$ 565,773
Excess (deficiency) of revenue over expenses	(8,048)	(76,296)	(84,344)	2,292
Net change in investment in capital assets	5,604	(5,604)	-	-
Balance, end of year	$ 10,557	$ 473,164	$ 483,721	$ 568,065

See accompanying notes to financial statements.

Financial Statements

Statement of Cash Flows

Year ended December 31, 2002, with comparative figures for 2001

	2002	2001
Cash provided by (used in):		
Operating activities:		
Excess (deficiency) of revenue over expenses	$ (84,344)	$ 2,292
Depreciation, not involving cash	8,048	7,514
Changes in non-cash operating working capital:		
Accounts receivable	115,901	68,617
Prepaid expenses	(194)	(768)
Accounts payable and accrued liabilities	296,146	253,976
Accrued processing fees	(150,000)	(558,183)
	185,557	(226,552)
Financing and investing activities:		
Capital assets acquired	(5,604)	(1,077)
(Increase) decrease in investments	(54,992)	10,574
Decrease in loans receivable	11,258	258,237
	(49,338)	267,734
Increase in cash position	136,219	41,182
Cash position, beginning of year	350,303	309,121
Cash position, end of year	$ 486,522	$ 350,303

See accompanying notes to financial statements.

Financial Statements

Notes to Financial Statements

Year ended December 31, 2002

The New Brunswick Tire Stewardship Board (the "Board") is a not-for-profit organization and was incorporated under the Clean Environment Act and its principal business activity is overseeing the collection and recycling of used tires on behalf of the Minister of Environment for the Province of New Brunswick.

1. Significant accounting policies:

(a) General:

The financial statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles.

(b) Investments:

Investments are carried at lower of cost and market value.

(c) Fees and levies:

The New Brunswick Tire Stewardship Board requires retail registrants to remit to the Board, a levy on prescribed new tires sold. Revenue is recognized by the Board at the time tires are sold.

(d) Capital assets:

Capital assets are recorded at cost. Depreciation is recorded using the following method and annual rates:

Asset	Basis	Rate
Office equipment	Straight-line	5 years
Furniture and fixtures	Straight-line	5 years
Computer equipment	Straight-line	3 years

(e) Scrap tire processing costs:

The Board remits a portion of all levies to Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (TRACC). Half of the amount payable is remitted at time of collection and half is payable when TRACC has sold products containing the recycled material. The total amount due to TRACC is accounted for at time of pickup.

Financial Statements

Notes to Financial Statements

Year ended December 31, 2002

2. Capital assets:

	Cost	Accumulated depreciation	2002 Net book value	2001 Net book value
Office equipment	$ 15,275	$ 13,531	$ 1,744	$ 3,229
Furniture and fixtures	8,275	3,696	4,579	2,508
Computer equipment	26,918	22,684	4,234	7,264
	$ 50,468	$ 39,911	$ 10,557	$ 13,001

3. Fair value of financial assets and financial liabilities:

The fair value of the Board's cash, accounts receivable, accounts payable and accrued liabilities and accrued processing fees approximate their carrying amounts.

The fair value of investments at December 31, 2002 was $1,458,115 (2001 - $1,408,905) based on published listings of market values.

4. Comparative figures:

Certain 2001 comparative figures have been reclassified to conform with the financial statement presentation adopted for 2002.

Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick

Rapport annuel 2002

Plan de gestion 2003 - 2004

**Commission d'intendance
des pneus du Nouveau-Brunswick**

**C.P. 308, station A
Fredericton (Nouveau-Brunswick)
E3B 4Y9**

**102, rue Queen, bureau C
Fredericton (Nouveau-Brunswick)
E3B 1A5**

**Tél. : (506) 454-8473
Téléc. : (506) 454-8471
Sans frais : 1 888 322-8473**

**Courriel : nbtire@nbnet.nb.ca
www.nbtire.com**

Lettre à la ministre

Le 10 octobre 2003

L'honorable Brenda Fowlie
Ministre de l'Environnement et des Gouvernements locaux
C.P. 6000
Fredericton
(Nouveau-Brunswick)
E3B 5H1

Madame la ministre,

Au nom du conseil d'administration de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick, j'ai l'honneur de vous soumettre notre rapport annuel pour l'année financière allant du 1er janvier 2002 au 31 décembre 2002. Le rapport comprend aussi un plan de gestion pour les années financières 2003 et 2004.

Veuillez agréer, Madame la ministre, l'expression de mes sentiments respectueux.

Le président
de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick,

David I. Besner

P.j.

Rapport du président

Le programme d'intendance des pneus (PIP) du Nouveau-Brunswick a été conçu en 1996 pour radicalement modifier la manière dont le gouvernement provincial traitait la gestion des pneus usés. Pendant trop longtemps, la question a été perçue comme un problème d'environnement et d'élimination des déchets, plutôt que comme un débouché économique.

Quel que soit l'angle sous lequel on regarde le PIP, les résultats obtenus depuis son instauration sont extraordinaires. Plus de 3 millions de pneus usés ont été détournés des décharges, une importance industrie du recyclage des pneus a vu le jour au Nouveau-Brunswick, plus de 60 emplois ont été créés, et l'environnement en sort gagnant partout dans la province.

Le cinquième anniversaire du PIP en octobre 2001 a été l'occasion d'évaluer la situation du Nouveau-Brunswick par rapport aux efforts de recyclage qui ont lieu ailleurs en Amérique du Nord et à l'échelle internationale. Bien que bon nombre de ces programmes existent depuis plus longtemps, le bilan du PIP est remarquable. Il ne fait aucun doute que, par habitant, le Nouveau-Brunswick a l'un des programmes les plus rentables et les plus efficaces.

Un concept clé d'une bonne intendance de l'environnement est d'obtenir que tous les intervenants dans la production et l'utilisation d'un produit donné jouent un rôle continu dans la gestion des déchets associés à l'utilisation. Le PIP du Nouveau-Brunswick s'appuie fermement sur un tel principe. Mais il va plus loin en accordant la priorité à la fabrication de produits à valeur ajoutée à partir des pneus usés ramassés ici, dans la province. Une telle approche permet d'optimiser le potentiel de création d'emplois ici au Nouveau-Brunswick.

Au cours de l'année écoulée, la Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (TRACC) a poursuivi l'expansion rapide de sa gamme des produits de caoutchouc d'usage industriel de qualité. Les chiffres les plus récents montrent aussi que tous les pneus usés laissés chez les détaillants du Nouveau-Brunswick après l'installation de nouveaux pneus sont maintenant recyclés en quelques semaines à l'usine de la TRACC à Minto.

Au nom de la commission et de tous les membres du conseil d'administration, je tiens à reconnaître l'apport vital au programme de tous les participants à l'industrie du pneu depuis 1996. Les fabricants, les détaillants, les concessionnaires d'automobile, les exploitants de garage, les compagnies de transport, les chauffeurs et les consommateurs de pneus dans tous les coins du Nouveau-Brunswick ont tous joué un rôle dans la grande réussite du PIP.

De plus, il est clair que la force actuelle du PIP vient de l'engagement sans faille depuis le premier jour des membres de notre conseil ainsi que de leur connaissance étendue de l'industrie dans laquelle nous opérons. Grâce aussi à notre personnel de haut calibre, nous avons surmonté depuis 1996 de nombreux défis dans un domaine difficile, complexe et en constante évolution.

C'est grâce au ferme soutien du gouvernement provincial et de la population du Nouveau-Brunswick que le programme est une telle réussite. La commission apprécie sincèrement la possibilité d'y contribuer.

Le président,
David I. Besner

Table des matières

Lettre à la ministre

Rapport du président

Mandat conféré par la loi 5

Plan de gestion 6

Faits saillants de 2001 10

- L'industrie et les marchés
- Projets spéciaux
- Activités

Tendances 12

Conseil d'administration 13

États financiers 14

- Rapport de vérification 14
- État de la situation financière 15
- État des résultats 16
- État de l'évolution des actifs nets 17
- État des flux de trésorerie 18
- Notes afférentes aux états financiers 19

Mandat législatif

La Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick (la commission) est une organisation qui permet à l'industrie et aux intervenants de prendre la responsabilité d'initiatives de gérance de l'environnement visant les pneus usés. Entité à but non lucratif, la commission est chargée de remplir le mandat législatif suivant :

La *Loi sur l'assainissement de l'environnement (D.C. 96-739)* autorise la commission à faire des pneus usés une matière désignée.

Le règlement 96-82 du Nouveau-Brunswick établi en vertu de la loi permet à la commission d'établir et d'administrer un programme de gestion des pneus usés. Le programme comprend la gestion de la distribution, de la fourniture, de l'utilisation, de l'entreposage, de la collecte, du transport, du recyclage, de la transformation, de l'élimination et de toute autre forme de manutention des pneus et des pneus usés.

De plus, le règlement autorise la commission à percevoir, à titre de supplément préalable pour leur élimination, un droit de 3$ par pneu pour jantes de 8 po à 17 po et de 9$ par pneu pour jantes de plus de 17 po jusqu'à un maximum de 24,5 po. De plus, le règlement précise que la commission peut établir pour les pneus pour jantes de plus de 24,5 po un droit qui peut varier selon la taille, l'usage ou tout autre facteur.

En vertu de la loi et du règlement, la commission est tenue de fournir au ministre de l'Environnement et Gouvernement locaux un état financier annuel vérifié, un plan de gestion et un rapport annuel comprenant, pour l'exercice :

a) le nombre de pneus fournis par tous les titulaires d'une immatriculation de fournisseur,

b) le montant des droits remis à la commission, y compris un rapport séparé du montant d'intérêt sur les droits impayés et du montant des pénalités,

c) le nombre de pneus usés recueillis,

d) le nombre de pneus usés transformés,

e) le coût de la collecte et de la transformation,

f) le résultat de toute inspection complétée auprès de fournisseurs ou d'autres personnes en vertu du règlement,

g) une description de toutes les activités concernant l'application de la loi,

h) une description des autres activités connexes de la commission,

i) une description des nouvelles tendances dans le domaine de la gestion des pneus usés.

Plan de gestion

Énoncé de mission de la commission

Administrer avec soin un bon programme de recyclage des pneus conformément à la *Loi sur l'assainissement de l'environnement.*

Principes

- Développer une industrie stable grâce à de solides partenariats.
- Élaborer des stratégies économiques et saines sur le plan écologique.
- Mettre en œuvre les stratégies élaborées d'une manière qui favorise l'amélioration continuelle du programme.

La Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick est une organisation à but non lucratif dont la principale activité est la supervision de la collecte et du recyclage des pneus usés au nom du ministre de l'Environnement et Gouvernements locaux du Nouveau-Brunswick.

Le principal objectif du programme est de veiller à l'élimination convenable des pneus usés dans la province afin d'éviter les répercussions néfastes pour l'environnement. Un objectif secondaire est que la gestion des pneus usés génère de l'activité économique par l'optimisation de la valeur de la matière qui compose le pneu. Sur le plan stratégique, la commission se donne comme rôle de soutenir la production de produits à valeur ajoutée fabriqués à partir de pneus usés recyclés et de stimuler l'économie par la création d'emplois.

La commission suit un plan de gestion continu de deux ans fondé sur les objectifs décrits dans la présente section et lui permettant de s'acquitter du mandat qui lui est conféré par la loi. Les mesures du rendement servent à déterminer les progrès vers l'atteinte de chaque objectif.

Sommaire des objectifs

1er objectif :
Maximiser le nombre de pneus soustraits de l'environnement.

2e objectif :
Maximiser le nombre de pneus traités.

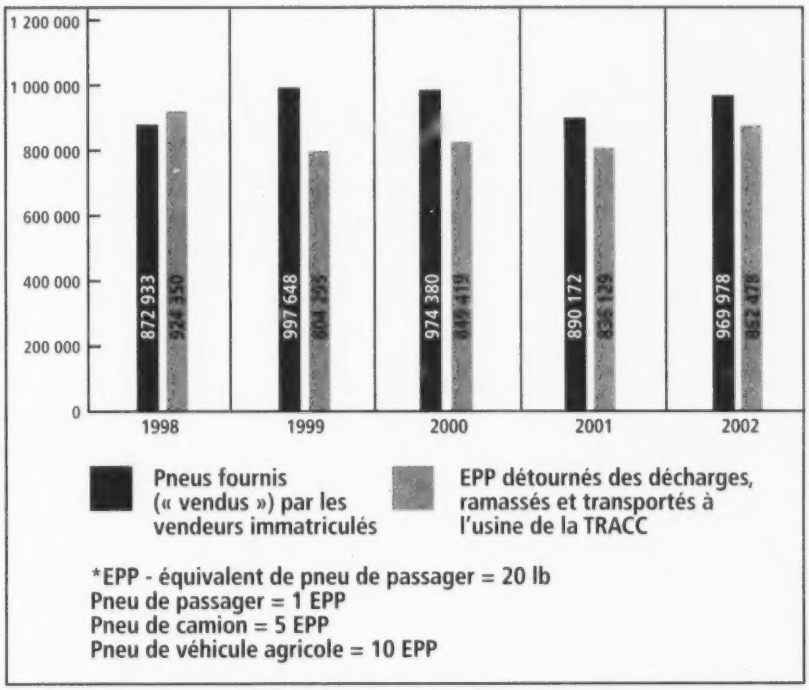
3e objectif :
Assurer la pleine reddition de comptes de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick.

1er objectif :

Maximiser le nombre de pneus soustraits de l'environnement

Mesure du rendement

Les résultats du programme à l'égard du premier objectif sont comparés ci-dessous à l'aide de deux catégories de données. La première barre du graphique montre le nombre total de nouveaux pneus fournis ou vendus au détail. Les EPP* sont définis selon la taille et le contenu en caoutchouc qui en résulte. La seconde barre illustre l'équivalent en EPP du total des pneus usés détournés des décharge, ramassés et transportés aux installations de la TRACC à Minto durant l'année.



Observations

Les ventes de pneus au détail au Nouveau-Brunswick ont rebondi de 9 % en 2002, renversant la tendance à la baisse des deux années précédentes. Le nombre total d'EPP détournés, ramassés et transportés aux installations de transformation de la TRACC a aussi augmenté, atteignant 862 478. Le nettoyage des vieilles accumulations de pneus usés s'est poursuivi durant l'année dans différentes régions de la province. Le nettoyage se traduit parfois par des quantités importantes d'EPP en plus des pneus usés retirés des véhicules durant l'installation de pneus de remplacement.

L'analyse des données de la Commission montre que le programme a atteint en 2002 un taux de récupération de 89 % des pneus usés provenant du remplacement de pneus. Il s'agit du meilleur résultat jamais obtenu par le programme depuis son instauration en 1996 et de l'un des taux les élevés dans le domaine du recyclage des pneus en Amérique du Nord.

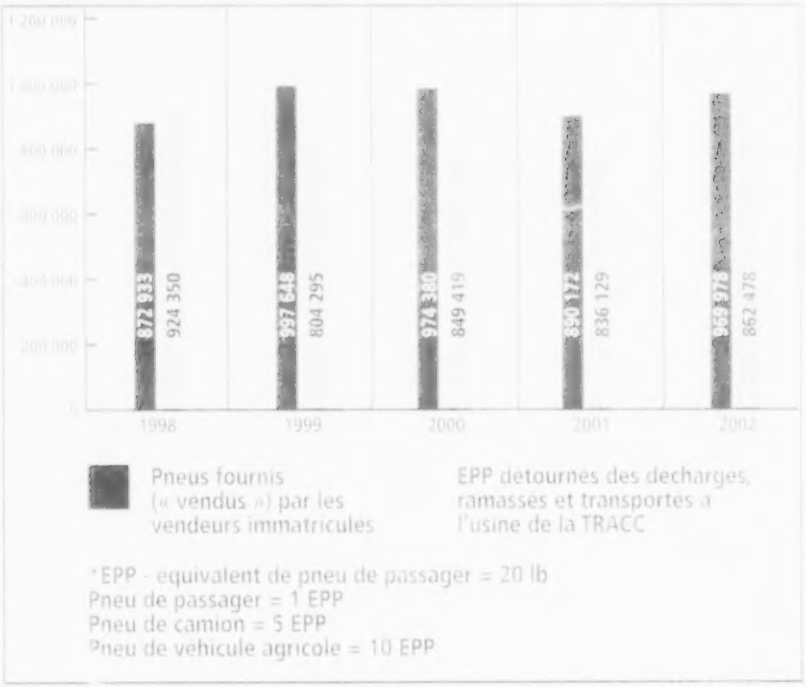
Stratégies

Les chiffres visés en 2003 par la Commission pour le 1er objectif sont 970 000 EPP pour les pneus vendus par les vendeurs immatriculés, ainsi que le détournement, la collecte et le transport à l'usine de la TRACC de 843 900 EPP. Les projections équivalentes pour 2004 sont la fourniture de 980 000 EPP et le détournement de 852 600 EPP.

Pour l'année qui vient, on s'attend à ce que les niveaux demeurent à peu près les mêmes, avec un taux de récupération de l'ordre de 87 % à 89 % pour le programme. La priorité accordée par la Commission au nettoyage des vieilles accumulations de pneus qui restent dans la province se poursuivra en 2003, tout comme les efforts d'éducation publique visant à encourager les consommateurs à rapporter gratuitement chez un détaillant de pneus tous les autres pneus usés qu'ils pourraient avoir en entreposage.

Maximiser le nombre de pneus soustraits de l'environnement

Mesure du rendement



Les résultats du programme à l'égard du premier objectif sont comparés ci-dessous à l'aide de deux catégories de données. La première barre du graphique montre le nombre total de nouveaux pneus fournis ou vendus au détail. Les EPP* sont définis selon la taille et le contenu en caoutchouc qui en résulte. La seconde barre illustre l'équivalent en EPP du total des pneus usés détournés des décharge, ramassés et transportés aux installations de la TRACC à Minto durant l'année.

Observations

Les ventes de pneus au détail au Nouveau-Brunswick ont rebondi de 9 % en 2002, renversant la tendance à la baisse des deux années précédentes. Le nombre total d'EPP détournés, ramassés et transportés aux installations de transformation de la TRACC a aussi augmenté, atteignant 862 478. Le nettoyage des vieilles accumulations de pneus usés s'est poursuivi durant l'année dans différentes régions de la province. Le nettoyage se traduit parfois par des quantités importantes d'EPP en plus des pneus usés retirés des véhicules durant l'installation de pneus de remplacement.

L'analyse des données de la Commission montre que le programme a atteint en 2002 un taux de récupération de 89 % des pneus usés provenant du remplacement de pneus. Il s'agit du meilleur résultat jamais obtenu par le programme depuis son instauration en 1996 et de l'un des taux les élevés dans le domaine du recyclage des pneus en Amérique du Nord.

Stratégies

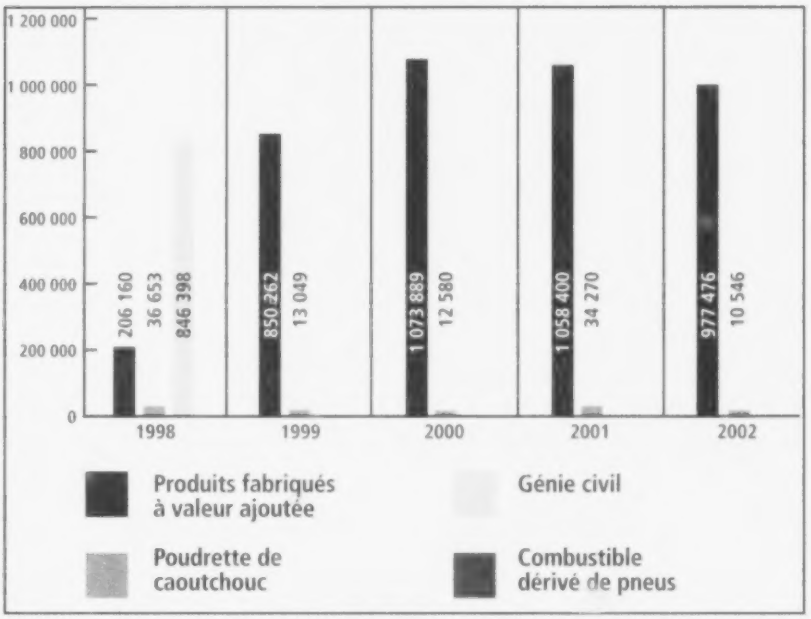
Les chiffres visés en 2003 par la Commission pour le 1er objectif sont 970 000 EPP pour les pneus vendus par les vendeurs immatriculés, ainsi que le détournement, la collecte et le transport à l'usine de la TRACC de 843 900 EPP. Les projections équivalentes pour 2004 sont la fourniture de 980 700 EPP et le détournement de 852 600 EPP.

Pour l'année qui vient, on s'attend à ce que les niveaux demeurent à peu près les mêmes, avec un taux de récupération de l'ordre de 87 % à 89 % pour le programme. La priorité accordée par la Commission au nettoyage des vieilles accumulations de pneus qui restent dans la province se poursuivra en 2003, tout comme les efforts d'éducation publique visant à encourager les consommateurs à rapporter gratuitement chez un détaillant de pneus tous les autres pneus usés qu'ils pourraient avoir en entreposage.

2e objectif :
Maximiser le nombre de pneus transformés

Mesure du rendement

Les résultats du programme pour le 2e objectif sont comparés ci-dessous à l'aide de quatre catégories de données qui regroupent les produits fabriqués à valeur ajoutée, la poudrette de caoutchouc, le génie civil et le combustible dérivé de pneus. Contrairement à la plupart des autres programmes en vigueur au Canada et aux États-Unis, le programme d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick interdit expressé-ment la transformation en combustible dérivé de pneus des pneus usés qui sont ramassés. Voilà qui souligne la priorité qu'accorde le PIP à la fabrication de nouveaux produits à valeur ajoutée à partir de cette ressource, ici dans la province.



Observations

Les efforts de la commission pour maximiser la transformation des pneus à l'intérieur de la province produisent aujourd'hui des résultats qui dépassent 1 million d'EPP par année. Bien que la demande et la valeur marchande de la poudrette de caoutchouc se soient affermies partout en Amérique du Nord en 2001, plus de 98 % de la production de l'usine de la TRACC à Minto était à valeur ajoutée. Les marchés d'outremer ont aussi continué à s'élargir pour les produits de l'entreprise. Les tapis d'étable par exemple sont fortement en demande partout en Europe, les producteurs cherchant de plus en plus à établir des systèmes d'assainissement avancés dans la vague des flambées de fièvre aphteuse.

Par ailleurs, le PIP du Nouveau-Brunswick est le seul programme du genre en Amérique du Nord qui n'a jamais expédié de pneus usés pour leur transformation en combustible dérivé de pneus. De plus, en détournant les pneus usés au profit de la fabrication à valeur ajoutée plutôt que d'autres usages, les possibilités futures de diversification des produits s'en trouvent renforcées. Un domaine auquel s'intéresse particulièrement la commission à l'heure actuelle est la mise au point de matériaux de construction économiques de haute qualité. On prévoit que des activités d'étude de marchés visant ce domaine clé en particulier auront lieu en 2002.

Stratégies

Les chiffres visés en 2002 pour le 2e objectif de la commission sont la récupération de 1 100 000 EPP pour la fabrication de produits à valeur ajoutée et de 35 000 EPP pour la production de poudrette de caoutchouc. Les chiffres visés en 2003 pour ce même objectif sont 1 100 000 EPP pour la fabrication à valeur ajoutée et 35 000 EPP pour la poudrette de caoutchouc.

Au cours des deux prochaines années, le nombre total d'EPP transformés à l'usine de la TRACC devrait demeurer stable ou légèrement baisser. Aucune croissance ou presque n'est prévue dans la vente de pneus au détail, toutefois, la poursuite du nettoyage des anciennes accumulations de pneus usés devrait contribuer à l'augmentation du volume de pneus usés.

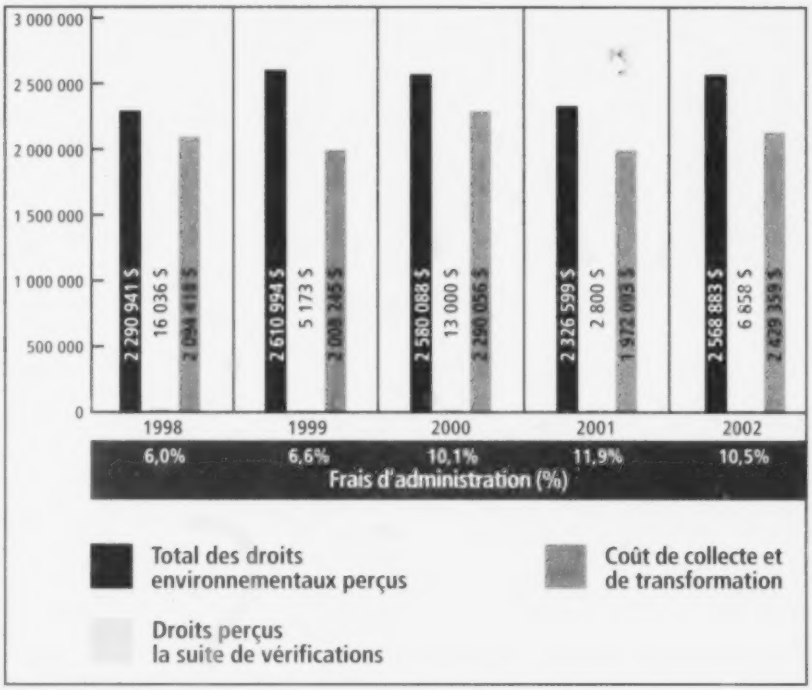
Parallèlement à cette tendance, des efforts concertés seront déployés pour fabriquer à l'usine de la TRACC des produits encore plus élaborés et obtenir un rendement supérieur sur les marchés. L'investisse-ment dans la recherche et le développement, l'application de technologies innovatrices et l'augmentation de la productivité de l'usine sont des priorités constantes dans tous les aspects du PIP. L'objectif demeure l'obtention d'extrants de plus grande valeur à partir de la matière première, et des développements importants à cet égard sont prévus au cours des deux prochaines années.

3e objectif :

Assurer la pleine reddition de comptes de la commission

Mesure du rendement

Les résultats du programme pour le 3e objectif sont comparés ci-dessous à l'aide de quatre catégories de données. Les barres du graphique représentent respectivement les deux sources de revenus du PIP (droits de protection de l'environnement et vérifications), le coût de la collecte et de la transformation des pneus usés, et les frais d'administration exprimés en pourcentage de l'ensemble des activités du programme.



Observations

En 2002, on a effectué un total de 21 vérifications sur un échantillon représentatif des détaillants de pneus du Nouveau-Brunswick. Les frais d'administration pour l'exercice s'expliquent par l'importance accordée au nettoyage des accumulations de pneus usés, les services de comptabilité pour soutenir l'exécution du programme et la poursuite des efforts d'éducation publique au sujet du programme.

Stratégies

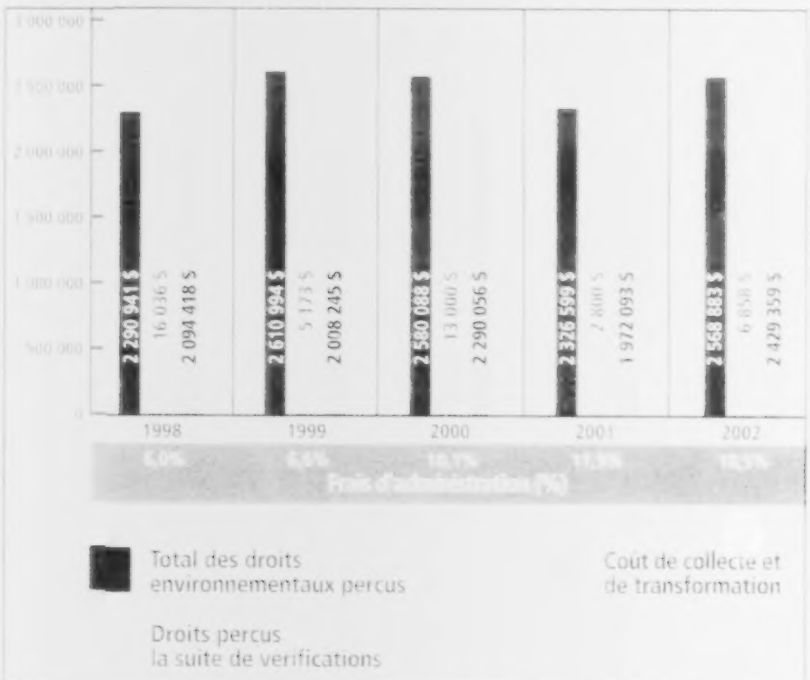
En 2003, la Commission veut atteindre, pour son 3e objectif, les résultats suivants :
total des droits de protection de l'environnement perçus – 2 570 000 $;
droits perçus à la suite de vérifications – 7 000 $;
coût de collecte et de transformation – 2 380 000 $;
frais d'administration – 10,0 %.
Les buts équivalents visés pour 2004 sont :
droits de protection de l'environnement – 2 570 000 $;
vérifications – 7 500 $;
collecte et transformation – 2 400 000 $;
frais d'administration – 10,5 %.

Au cours des deux prochaines années, la vérification détaillée des détaillants se poursuivra dans la province, d'autres mesures visant à perfectionner le système de gestion des données de la Commission seront prises et l'efficacité de la surveillance du système sera accrue; par ailleurs, l'éducation publique demeurera une priorité.

Assurer la pleine reddition de comptes de la commission

Mesure du rendement

Les résultats du programme pour le 2e objectif sont comparés ci-dessous à l'aide de quatre catégories de données. Les barres du graphique représentent respectivement les deux sources de revenus du PIP (droits de protection de l'environnement et vérifications), le coût de la collecte et de la transformation des pneus usés, et les frais d'administration exprimés en pourcentage de l'ensemble des activités du programme.



Observations

En 2002, on a effectué un total de 21 vérifications sur un échantillon représentatif des détaillants de pneus du Nouveau-Brunswick. Les frais d'administration pour l'exercice s'expliquent par l'importance accordée au nettoyage des accumulations de pneus usés, les services de comptabilité pour soutenir l'exécution du programme et la poursuite des efforts d'éducation publique au sujet du programme.

Stratégies

En 2003, la Commission veut atteindre, pour son 2e objectif, les résultats suivants :
total des droits de protection de l'environnement perçus – 2 570 000 $;
droits perçus à la suite de vérifications – 7 000 $;
coût de collecte et de transformation – 2 280 000 $;
frais d'administration – 10,0 %.
Les buts équivalents visés pour 2004 sont :
droits de protection de l'environnement – 2 570 000 $;
vérifications – 7 500 $;
collecte et transformation – 2 400 000 $;
frais d'administration – 10,5 %.

Au cours des deux prochaines années, la vérification détaillée des détaillants se poursuivra dans la province. D'autres mesures visant à perfectionner le système de gestion des données de la Commission seront prises et l'efficacité de la surveillance du système sera accrue; par ailleurs, l'éducation publique demeurera une priorité.

Faits saillants de 2002

L'industrie et les marchés

Tout plan d'entreprise cherche d'abord et avant tout à créer un avenir durable pour l'entreprise. D'habitude, il est essentiel d'établir une gamme diversifiée de produits et de services s'adressant à différents marchés. De telles stratégies visent à prévenir une dépendance à long terme sur une source unique de revenus ou un groupe unique de clients.

Depuis l'établissement du programme d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick il y a plus de six ans, la Commission s'efforce constamment de mettre au point de nouveaux genres de produits fabriqués à partir de la matière recyclable des pneus usés.

En 2002, les activités du programme se sont déroulées dans le cadre d'une nouvelle entente de cinq ans conclue entre la Commission et la Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (TRACC), l'entreprise de recyclage de pneus usés exclusive du Nouveau-Brunswick. L'entente s'appuie sur le succès du PIP durant les cinq premières années de fonctionnement et vise à encourager l'expansion soutenue des marchés. De plus, elle souligne l'importance de mettre au point de nouveaux produits qui s'ajouteront à ceux qui ont déjà contribué aux résultats impressionnants du PIP.

Durant l'année, la TRACC a lancé deux nouvelles gammes de produits afin d'élargir ses débouchés et d'accroître la viabilité à long terme du programme dans son ensemble.

La première gamme est constituée de bases en caoutchouc moulé pour des poteaux de voirie, qui sont couramment utilisés par les équipes de réfection des routes pour empêcher les véhicules d'avoir accès aux tronçons prêts à être asphaltés. Ces poteaux réfléchissants de couleur orange ont de nombreux autres usages lorsque l'accès à un tronçon doit être bloqué temporairement, pour des raisons de sécurité ou pour détourner la circulation.

Comme les poteaux sont fabriqués de matériaux légers, ils nécessitent une base plus lourde pour assurer leur stabilité dans différentes conditions météorologiques et résister à l'impact occasionnel des véhicules qui passent. Par le passé, différents moyens étaient employés pour tenir les poteaux en place, par exemple des sacs de sable ou des blocs de béton.

Un peu partout au Nouveau-Brunswick en 2002, un nombre croissant d'équipes de réfection des routes a commencé à employer les robustes bases en caoutchouc recyclé, qui sont fabriquées expressément pour cet usage à l'usine de la TRACC à Minto, au Nouveau-Brunswick.

Chaque unité moulée pèse 5 lb ou 15 lb, et on peut facilement les doubler à la base du poteau pour rendre celui-ci encore plus stable au besoin. Toutes les rétroactions obtenues au sujet du produit durant l'année ont été positives, ce qui est très encourageant tant pour la TRACC que pour la Commission. Étant donné l'ampleur de l'industrie de la construction et des réparations routières au Canada atlantique et à l'extérieur de la région, le potentiel commercial offert par de tels produits de caoutchouc recyclés fabriqués au Nouveau-Brunswick semble très prometteur.

La seconde nouvelle gamme de produits mise au point en 2002 grâce au PIP est le résultat d'une collaboration fructueuse entre la Commission, la TRACC et la faculté de génie de l'Université du Nouveau-Brunswick. Un mélange hybride de poudrette de caoutchouc et de plastique recyclé sert de base à la fabrication de tuiles de couverture de qualité supérieure ayant des applications résidentielles et commerciales.

La faculté de génie de l'UNB et des étudiants ont travaillé en étroite collaboration avec la Commission en 2002 pour évaluer le potentiel commercial dans la région de ce genre de produit fabriqué au Nouveau-Brunswick.

En même temps, à la TRACC, on a mis au point et fait l'essai de la capacité de production technique de ces matériaux de construction. Tandis que 2002 tirait à sa fin, l'entreprise s'affairait à planifier activement l'agrandissent de son usine de Minto en vue de se préparer à la fabrication à grande échelle des tuiles de couverture recyclées.

Le nouveau produit fera concurrence à un éventail de produits équivalents importés et dispendieux sur le marché de la construction haut de gamme au Canada atlantique et ailleurs. Durant l'année qui vient, on continuera à mettre l'accent sur de tels projets pour aller au-delà des marchés traditionnels qui ont fait l'objet des efforts du programme durant les cinq premières années de son existence.

Projets spéciaux

La recherche et le développement de nouveaux éléments de service dans le cadre du programme sont une priorité constante de la Commission.

- Comme nous l'avons mentionné, la collaboration fructueuse en 2002 entre la Commission, la TRACC et la faculté de génie de l'UNB visant à mettre au point des matériaux de construction à base de caoutchouc-plastique recyclé a déjà donné lieu à une gamme compétitive de tuiles de couverture de qualité supérieure.

Il se pourrait que la collaboration se poursuive durant l'année, car les débouchés potentiels d'autres produits moulés fabriqués à partir d'un mélange de caoutchouc seront examinés. Selon l'usage prévu, les matières hybrides peuvent contenir différents mélanges de poudrette de caoutchouc et de plastique de qualité inférieure. La nouvelle technologie de production à laquelle la TRACC travaille à cet égard est clairement un avantage, tout comme le rôle de l'université dans l'examen des questions techniques et de la réceptivité des marchés. Une production à fort volume des nouvelles toiles de couverture durant l'année qui vient permettra aussi de faire la démonstration pratique de l'avantages de ces produits auprès de différentes cibles industrielles et de détail clés.

- Les évaluations sur l'utilisation d'une poudrette de caoutchouc transformée expressément pour remplacer le gravier sur les terrains de jeux des cours d'école se sont achevées en 2002. On signale ailleurs en Amérique du Nord un certain succès à cet égard. Un aspect important sur lequel ont porté les évaluations au Nouveau-Brunswick sont les changements climatiques découlant des saisons et les effets qui en résultent sur l'entretien des terrains de jeu. Les données du Nouveau-Brunswick seront communiquées à d'autres autorités administratives au Canada, par l'entremise du système d'échange d'information de recherche de l'Association canadienne des organismes de recyclage des pneus (CATRA).

- La possibilité de transformer les 4 000 pneus usés tout terrain remplacés chaque année dans les secteurs de l'agriculture, de la construction, de l'exploitation forestière et de l'exploitation minière continue à être étudiée. La composition interne de ces pneus de classe particulière de même que, dans de nombreux cas, leur grande dimension font qu'ils ne peuvent être transformés au moyen de l'équipement et des technologies conçus pour le déchiquetage des pneus de camion et d'auto. Ce défi technique s'avère difficile à surmonter, surtout que le nombre de pneus usés tout terrain produit au Nouveau-Brunswick chaque année est inférieur à 0,5 % de l'ensemble des pneus des voitures de passager et des camions. La nécessité de trouver une solution pratique n'est pas limitée au Nouveau-Brunswick, bien sûr, et la question est devenue un point central de l'échange d'information de recherche de la CATRA.

Activités

Sur le plan administratif en 2002, la Commission s'est efforcée de renforcer les modalités de collecte des pneus usés à l'échelle provinciale afin d'obtenir des données de suivi et des données de surveillance financière sur une base continue. Une troisième poste a été créé au siège social de la Commission à Fredericton afin de soutenir le système de gestion du PIP, lequel sert à superviser la collecte, le transport et la transformation de chaque pneu usé recyclé au Nouveau-Brunswick.

Le nombre total d'EPP consignés et suivis par la Commission, en excluant les pneus récupérés à la suite des projets de nettoyage des tas de pneus illégaux nouvellement découverts, dépasse 900 000 unités par année. Les données sur la durée de vie de chaque pneu produites par le système constituent la base des subventions régulièrement versées par la Commission à l'appui des activités du programme dans la province.

Au cours de l'année qui vient, la Commission apportera des modifications visant à simplifier la consignation des données pour les petits détaillants de pneus du Nouveau-Brunswick. Le principal objectif de ces modifications est de réduire les formalités administratives des détaillants pour qui la vente de pneus est un service occasionnel qu'ils rendent à leurs clients plutôt que leur activité principale.

En plus de gérer le programme d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick, la Commission a assumé la responsabilité du secrétariat de l'Association canadienne des organismes de recyclage des pneus (CATRA) pour l'année. Le président de la Commission présidera la CATRA jusqu'en septembre 2003. Différentes régions du Canada assume les responsabilités de la CATRA chacune leur tour pour une période de deux ans. C'est ainsi que le Nouveau-Brunswick a été l'hôte en juin de l'assemblée annuelle de la CATRA, qui a eu lieu à Fredericton, et à ce titre elle a accueilli des représentants du secteur des organismes de recyclage des pneus de partout au Canada.

Toujours dans son rôle de secrétariat national de la CATRA, le personnel du siège social de la Commission s'occupe de l'exploitation du site Web de la CATRA à l'adresse . Une mise à jour détaillée du site a été entreprise cette année et se poursuivra en 2003.

Le programme d'éducation publique de la Commission s'est poursuivi par l'élaboration de nouvelles campagnes de promotion qui ont coïncidé avec la Journée de la terre en avril et avec la Semaine canadienne de réduction des déchets en octobre, et par la production du bulletin de la Commission et la distribution périodique de documentation d'information et d'éducation sur le PIP.

Tendances

Depuis une dizaine d'années, l'industrie canadienne du recyclage connaît des changements majeurs en réponse à une attention beaucoup plus marquée des deux paliers de gouvernement et du secteur privé à l'égard de la réduction des déchets solides.

Les coûts énormes pour les consommateurs des méthodes traditionnelles d'élimination des déchets solides sont l'un des éléments clés qui sous-tendent de tels changements. L'importance plus grande accordée à la gérance de l'environnement en tant que principe fondamental de la société canadienne moderne est aussi un reflet de cette réalité. La mise sur pied au pays depuis 15 ans de programmes de recyclage de pneus usés à grande échelle n'est qu'un exemple parmi d'autres de la manière dont de tels facteurs ont suscité la prise de mesures par les gouvernements et l'industrie afin de protéger l'environnement tout en contribuant à la croissance économique.

Une enquête nationale menée en 2002 et à laquelle a participé la CATRA montre que 18 transformateurs industriels de pneus usés sont en activité aujourd'hui au pays. Voilà qui représente un changement radical par rapport à ce qui se faisait à la fin des années 1980, lorsque la vaste majorité des pneus usés produits annuellement au Canada aboutissaient dans les décharges locales ou s'empilaient de manière dangereuse pour l'environnement. Ces sites pouvaient contenir des dizaines de millions de pneus usés et posaient de graves dangers sur le plan de la sécurité incendie et de la santé publique. De plus, même si on le reconnaissait rarement, ces sites contenaient en même temps des volumes énormes de caoutchouc de catégorie industrielle potentiellement utile.

Comparativement à de telles images du passé, il ne fait aucun doute que le recyclage des pneus représente aujourd'hui au Canada l'un des éléments à plus forte croissance dans le secteur de la protection de l'environnement.

Depuis l'instauration du programme d'intendance des pneus au Nouveau-Brunswick en 1996, l'importance des marchés internationaux pour les produits canadiens fabriqués à partir de pneus recyclés a connu une croissance spectaculaire. Par exemple, la majeure partie de la production néo-brunswickoise actuelle de tapis d'étable par la TRACC est destinée à des marchés internationaux en Europe, dans les Amériques et en Asie.

À de nombreux endroits dans le monde, les pneus usés sont surtout considérés comme une ressource productrice d'énergie, et la combustion de poudrette de caoutchouc comme combustible dérivé de pneus est chose courante. Or, ces incinérateurs nécessitent une infrastructure très coûteuse. Pour assurer leur viabilité, les économies d'échelle impliquent des régions fortement urbanisées et un approvisionnement constant et énorme en pneus usés.

Le programme d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick est un exemple concret de l'approche canadienne dans le domaine, qui tend à favoriser le développement d'utilisations finales innovatrices des pneus usés recyclés plutôt que de combustible dérivés de pneus. De façon générale, notre composition géographique et notre population moins nombreuse ont servi cette approche diversifiée à valeur ajoutée. Les systèmes de collecte et la technologie de transformation doivent être compatibles avec des distances plus longues, les écarts saisonniers dans les volumes, le nombre moins élevé de grands centres urbains et les concentrations habituellement plus faibles de véhicules. L'appui massif de la population à l'égard de la réduction des déchets a aussi contribué à façonner l'orientation centrale du Nouveau-Brunswick, qui est la récupération et le recyclage du plus grand volume de ressources possible à partir de chaque pneu usé.

Le programme d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick est véritablement devenu un chef de file, plutôt qu'un disciple, dans le mouvement au Canada vers la fabrication à valeur ajoutée et la commercialisation internationale de nouveaux produits faits à partir de pneus usés ramassés dans la province. Il ne fait aucun doute que cette tendance ne fera que s'amplifier au cours des années à venir..

Conseil d'administration

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick et les quatre associations membres de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick nomment chacun un représentant au conseil d'administration. Les représentants sont actuellement :

Dr. David Besner, *(Président de la Commission)*
Ministère de L'Environnement et Gouvernements locaux

Frank Connor
Atlantic Tire Dealers Association

Wayne Flinn
l'Association des déchets solides du Nouveau-Brunswick

Alban Gaudet
Atlantic Provinces Trucking Association

Sandy LeBlanc
l'Association des vendeurs d'automobile du Nouveau-Brunswick

KPMG LLP
Chartered Accountants
Frederick Square
77 Westmorland Street Suite 700
Fredericton NB E3B 6Z3
Canada

Telephone (506) 452-8000
Telefax (506) 450-0072
www.kpmg.ca

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Rapport des vérificateurs au ministre de l'environnement et du gouvernement local

Nous avons vérifié le bilan de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick au 31 décembre 2002 et les états des résultats, de l'évolution de l'actif net et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Commission. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues au Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des informations probantes à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

En vertu de la *Loi sur l'assainissement de l'environnement*, la Commission tire du prélèvement de droits sur les pneus des produits dont il n'est pas possible de vérifier l'intégralité de façon satisfaisante. Par conséquent, notre vérification des produits tirés de ces droits s'est limitée aux montants comptabilisés dans les comptes de la Commission et nous n'avons pu déterminer si certains redressements auraient dû être apportés aux montants des produits, de l'excédent des produits sur les charges, de l'actif, du passif et du surplus.

À notre avis, à l'exception de l'effet des redressements que nous aurions pu juger nécessaires si nous avions été en mesure de vérifier l'intégralité des droits mentionnés au paragraphe précédent, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Commission au 31 décembre 2002 ainsi que des résultats de son exploitation, de l'evolution de son actif net et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus au Canada.

KPMG s.r.l.

Comptables agréés

Fredericton, Canada
Le 5 mars 2003

KPMG LLP, a Canadian limited liability partnership is the Canadian member of KPMG International, a Swiss nonoperating association

États financiers

État de la situation financière

31 décembre 2002, avec les chiffres correspondants de 2001

	2002	2001
Actif		
Encaisse	486 522 $	350 303 $
Débiteurs	457 553	573 454
Placements	1 451 561	1 396 569
Charges payées d'avance	962	768
Prêts en cours	–	11 258
Immobilisations (note 2)	10 557	13 001
	2 407 155 $	2 345 353 $
Passif et actif net		
Passif		
Créditeurs et charges à payer	1 698 434 $	1 402 288 $
Frais de traitement à payer	225 000	375 000
Actif net		
Investi dans des immobilisations	10 557	13 001
Non affecté	473 164	555 064
	483 721	568 065
	2 407 155 $	2 345 353 $

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers.

Au nom du conseil,

_____, administrateur

États financiers

État des résultats

Exercice terminé le 31 décembre 2002, avec les chiffres correspondants de 2001

	2002	2001
Droits	2 568 883 $	2 326 599 $
Frais de traitement des pneus usés	2 429 962	1 972 093
	138 921	354 506
Charges		
Salaires et avantages sociaux	146 321	124 871
Déplacements	27 011	23 186
Réunions du Conseil d'administration	7 881	1 832
Services professionnels	24 974	34 756
Honoraires de consultation	1 800	1 049
Communications et traduction	28 160	45 772
Bureau	17 927	18 174
Téléphone	4 033	4 742
Loyer	12 420	12 420
Assurance	1 874	844
Formation et abonnements	729	1 242
Intérêts et frais bancaires	861	704
Amortissement	8 048	7 514
Divers	–	1 277
Programme de développement du recyclage des pneus	7 500	169 615
	289 539	448 061
	(150 618)	(93 555)
Intérêts créditeurs	66 274	95 847
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges	(84 344) $	2 292 $

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers.

États financiers

État de l'évolution des actifs nets

Exercice terminé le 31 décembre 2002, avec les chiffres correspondants de 2001

	Investi dans des immobilisations	Non affecté	2002 Total	2001 Total
Solde au début de l'exercice	13 001 $	555 064 $	568 065 $	565 773 $
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges	(8 048)	(76 296)	(84 344)	2 292
Variation nette des investissements dans des immobilisations	5 604	(5 604)	–	–
Solde à la fin de l'exercice	10 557 $	473 164 $	483 721 $	568 065 $

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers.

États financiers

État des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 décembre 2002, avec les chiffres correspondants de 2001

	2002	2001
Rentrées (sorties) de fonds liées aux activités suivantes :		
Activités de fonctionnement		
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges	(84 344) $	2 292 $
Amortissement hors caisse	8 048	7 514
Variations du fonds de roulement hors caisse lié à l'exploitation:		
Débiteurs	115 901	68 617
Charges payées d'avance	(194)	(768)
Créditeurs et charges à payer	296 146	253 976
Frais de traitement à payer	(150 000)	(558 183)
	185 557	(226 552)
Activités de financement et d'investissement		
Acquisition d'immobilisations	(5 604)	(1 077)
(Augmentation) diminution en placements	(54 992)	10 574
Diminution des prêts en cours	11 258	258 237
	(49 338)	267 734
Augmentation de la position de l'encaisse	136 219	41 182
Position de l'encaisse au début de l'exercice	350 303	309 121
Position de l'encaisse à la fin de l'exercice	486 522 $	350 303 $

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers.

États financiers

Notes afférentes aux états financiers

Exercice terminé le 31 décembre 2002

La Commission d'intendance des pneus de Nouveau-Brunswick (la « Commision »), organisme sans but lucratif, a été constituée en vertu de la *Loi sur l'assainissement de l'environnement*. Sa principale activité est de superviser la collecte et le recyclage des pneus usés pour le compte du ministre de l'Environnement de la province du Nouveau-Brunswick.

1. Principales conventions comptables

a) Généralités

Les états financiers ont été préparés selon les principes comptables généralement reconnus au Canada.

b) Placements

Les placements sont comptabilisés au prix coûtant ou à la valeur marchande, selon le moins élevé des deux.

c) Droits

La Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick exige des détaillants inscrits qu'ils lui remettent des droits prescrits sur les nouveaux pneus vendus. La Commission constate les produits au moment où les pneus sont vendus.

d) Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au prix coûtant et amorties selon la méthode linéaire et les taux annuels suivants :

Biens	Méthode	Taux
Matériel de bureau	amortissement linéaire	5 ans
Mobilier et agencements	amortissement linéaire	5 ans
Matériel informatique	amortissement linéaire	3 ans

e) Frais de traitement des pneus usés

La Commission remet une portion des droits perçus sur les pneus à la Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (« TRACC »). La moitié du montant payable est remise au moment de la collecte; l'autre moitié est payable lorsque TRACC a vendu les produits contenant la matière recyclée. Le montant total dû à TRACC est comptabilisé au moment du ramassage.

États financiers

Notes afférentes aux états financiers

Exercice terminé le 31 décembre 2002

2. Immobilisations

			2002	2001
	Prix coûtant	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
Matériel de bureau	15 275 $	13 531 $	1 744 $	3 229 $
Mobilier et agencements	8 275	3 696	4 579	2 508
Matériel informatique	26 918	22 684	4 234	7 264
	50 468 $	39 911 $	10 557 $	13 001 $

3. Juste valeur des avoirs financiers et des passifs financiers

La juste valeur de l'encaise, des débiteurs, des créditeurs et charges à payer et frais de traitement à payer du Conseil se rapproche de leur valeur comptable.

La juste valeur des placements au 31 décembre 2002 était de 1 458 115 $ (2001 – 1 408 905 $) d'après les listes publiées des valeurs marchandes.

4. Données comparatives

Pour faciliter la comparaison des états financiers avec ceux de 2002, la classification de certaines données comparatives de 2001 fut modifiée.